Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 26. Warszawa, 11 maja 1936 r. Rok XVIII

TREŚĆ:

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

122.

Nr. R. O. II. 50/32 z dnia 27 kwietnia 1936 r. w sprawie poprawek do Przepisów Ruchu (Nr R I).

W przepisach Nr. R I. zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1933 r. za Nr. R. O. II. 50/5 wprowadza się następującą poprawkę: w ustępie (12) § 25 na stronie 38 w końcu za tablicą dodaje się: „Wagony niewłączone do hamulca zespolonego powinny być oddzielone od wagonów z podróżnymi najmniej 1 wagonem włączonym do hamulca zespolonego".

SPRAWY DROGOWO - KOLEJOWE.

123.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 kwietnia 1936 r. Nr. U. J. V-402/10 w sprawie doniesień i przeprowadzenia dochodzeń w razie wypadków i ważniejszych wydarzeń na nowobudowanych linjach kolejowych i bocznicach w okresie od początku budowy do wprowadzenia na nich ruchu pociągów roboczych.

§ 1.

(1) Na nowobudujących się linjach i bocznicach kolejowych do czasu wprowadzenia ruchu roboczego taborem normalnotorowym należy stosować się do postanowień tej części Przepisów Nr. R. 3 o doniesieniach i o przepro-

wadzeniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń na terytorjum kolejowem, które dotyczą wypadków i wydarzeń niezwiązanych z ruchem taboru.

(2) Do ważniejszych wypadków i wydarzeń kolejowych niezwiązanych z ruchem taboru należy zaliczać:

1) Katastrofy żywiołowe, jak pożary, powodzie, które pociągnęły ofiary w ludziach (śmierć albo okaleczenie) lub spowodowały zniszczenie mienia kolejowego, czy też wykonywanych robót ponad wartość 2.000 zł.
2) Wypadki z ludźmi, zaszłe przy wykonywaniu robót, które spowodowały śmierć lub okaleczenie.
3) Napady rabunkowe, zabójstwa, samobójstwa, tudzież zamachy zbrodnicze na mosty i inne budowle oraz urządzenia kolejowe.
4) Wybuchy kotłów stałych, eksplozja materjałów wybuchowych; całkowite albo częściowe zawalenie się wznoszonych budowli, lub też ujawnienie w nich znacznych odkształceń czy uszkodzeń, zagrażających ich całości lub bezpieczeństwu.

§ 2.

1) Sposób zawiadamiania o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach oraz sposób prowadzenia w tych sprawach dochodzeń powinien być przyjęty taki sam jaki został ustalony w Przepisach Nr. R. 3 z tą tylko różnicą, że pisemne lub telegraficzne zawiadomienie (zależnie od rodzaju wypadku lub wydarzenia) należy nadawać w odpisie zamiast do Departamentu Ruchu do Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei (skrót K. U.).

SPRAWY MECHANICZNO-KOLEJOWE.

124.

Nr. M. H. VIII/802/38 z dn. 29.IV. 1936 r. w sprawie pociągów towarowych hamulcowych.

Układy hamulcowe systemu Westinghouse'a Lu V 1, wprowadzone do taboru towarowego P. K. P. mogą współpracować ze wszystkiemi systemami towarowemi, dopuszczonemi przez Związek Kolejowy (U. I. C.) do ruchu międzynarodowego. Nie należy więc stosować żadnych ograniczeń, poza przepisami ogólnemi, przy włączaniu w jednym pociągu hamulców:

Westinghous'a Lu — tabor Kolei Polskich, Francuskich i Belgijskich;

Kunze-Knorra G oraz Hildebrand—Knorra Hikg i Higk 1 tabor Kolei Niemieckich;

Drolshammera — tabor Kolei Szwajcarskich;

Bożica — tabor Kolei Czechosłowackich i Breda — tabor Kolei Włoskich.

Układy wymienione wyżej należą do systemów wolnodziałających, odpowiadających 33 warunkom ustalonym przez Związek Kolejowy (U. I. C.).

Hamulce szybkodziałające Knorra, Westinghouse'a i inne mają przebieg działania odmienny od istniejącego w układzie wolnodziałającym.

Hamulce działające wolno i szybko mogą współpracować ze sobą tylko w zakresie bardzo ograniczonym.

Dla umożliwienia ich współpracy hamulce szybkodziałające są uzupełnione przez dodanie do nich kurków przestawnych, t. zw. kurków „T/O". Kurek „T/O", po ustawieniu go w położenie „T", zmienia działanie hamulca z szybkiego na wolne.

Hamulce szybkodziałające Knorra, Westinghouse'a i inne, z kurkami „T/O" ustawionemi w położenie „T", należy traktować jako hamulce wolnodziałające. Wagony z hamulcami tego rodzaju mogą być włączane do pociągów, prowadzonych na hamulcach wolnodziałających, bez żadnych ograniczeń. W pociągu towarowym, prowadzonym na hamulcach wolnodziałających, w którego skład wchodzą również wagony z hamulcami szybkodziałającemi należy dążyć do osiągnięcia % siły hamulcowej, wymaganej przepisami, przez włączenie tylko hamulców wolnodziałających; hamulce zaś szybkodziałające zasadniczo powinny być wyłączone.

O ile % siły hamulcowej, wymaganej przepisami, nie może być osiągnięty przez włączenie tylko hamulców wolnodziałających, to można włączać również hamulce szybkodziające, które nie mają kurków przestawnych „T/O", pod warunkiem jednak, żeby w pociągu towarowym, prowadzonym na hamulcach wolnodziałających, liczba czynnych hamulców szybkodziałających nie przekraczała 5 sztuk na wagonach 2-osiowych i -3- na węglarkach lub platformach 4-osiowych amerykańskich.

Konstrukcja przewodu powietrznego na wagonach niehamulcowych nie jest związana z systemem hamulcowym i pod tym względem niema żadnych ograniczeń.

Należy dążyć jednak do rozmieszczenia w pociągu hamulcowym wagonów hamulcowych możliwie równomiernie, a to w celu uniknięcia zestawiania większych grup wagonów przewodowych.

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

125.

Nr. M.Z. XIII. 452/1 z dn. 2 marca 1936 r. w sprawie cen rejestrowych starych metali z dz. XVI mianownictwa materjałów.

Ministerstwo Komunikacji odwołuje rozp. z dn. 7/III 1933 r. Nr. M.Z. XIII.404/3 i ustala niniejszem następujące ceny rejestrowe łomu metalowego zaliczonego do dz. XVI mianownictwa:

Nr. mian.	Nazwa materjału	Cena rejestrowa za 1 kg w zł	Uwagi
	a) *Żelazo i stal*		
26	Blacha żelazna dachowa	0,03	
27	„ żelazna do 5 mm i płomieniówki dług. do 1 m.	0,03	
28	„ żelazna powyżej 5 mm i płomienice do 1 m.	0,05	
45	Drut żelazny i stalowy	0,02	
50	Koła żeliwne t. zw. Griffina	0,05	
51	„ inne z wyjątkiem całkowicie żeliwnych	0,05	
55	Obręcze	0,05	
57	Osie normalnotorowe parowozowe	0,10	
58	Osie normalnotorowe wagonowe i tendrowe	0,10	
59	Osie wąskotorowe	0,05	
64	Płomieniówki dług. od 1—2 m.	0,05	
65	„ powyżej 2 m.	0,10	
68	Płomienice dług. powyż. 1 m.	0,05	
70	Rury ciągnione oprócz płomieniówek i płomienic	0,03	
77—81	Stal różna	0,05	
86	Szyny do $1^1/_2$ m. i zdatne tylko do przetopienia (łom)	0,05	
87	Szyny powyżej $1^1/_2$ m. — 7 m. (budowlane)	0,06	
88	„ „ 7 m. (bocznicowe)	0,06	
92	Wióry i opiłki żelazne i stalowe	0,03	
93	„ i opiłki żeliwne	0,02	
100—104	Żelazo różne kute	0,05	
105	„ lane niespalone i koła żeliwne	0,05	
106	„ lane spalone	0,03	
	b) *Metale półszlachetne*		
112	Aluminjum	0,25	
114	Bronz	0,40	
117	Cynk	0,15	
126	Drut miedziany (przewodniki bez izolacji)	0,40	
127	„ miedziany (przewodniki) z izolacją	0,05	
130	Miedź galwaniczna	0,20	
131	Miedź z palenisk kotłow.	0,60	
132	„ różna	0,50	
135	Mosiądz	0,30	
138	Ołów	0,20	
141	Popiołki (płyt) ze stopów metali półszlach.	0,10	
145	Szlam ołowiany i odpadki akumulat.	0,08	
147	Szumowiny z mosiądzu	0,10	
148	„ ze stopów łożysk.	0,10	
149	„ z ołowiu	0,07	
152	Wióry i opiłki bronzowe czyste	0,30	
153	„ „ miedziane czyste	0,40	
154	„ „ mosiężne czyste	0,25	
155	„ „ bronzowe zanieczyszczone	0,15	
156	„ „ miedziane zanieczyszcz.	0,15	
157	„ „ mosiężne zanieczyszcz.	0,15	
158	„ „ ze stopów zanieczyszcz.	0,15	
162—165	„ „ ze stopów czyste	0,30	

Dotychczasowe ceny rejestrowe powinny być pozostawione do obecnych zapasów aż do zupełnego wyczerpania. Po nowych zaś cenach powinny być zaliczane wszelkie wpływy od daty otrzymania niniejszego rozporządzenia. Powyższe nie wymaga oddzielnego składania, napływającego łomu, a cała manipulacja powinna być przeprowadzana książkowo.

126.

„Nr. M. T. N. 584/4 z dnia 10 marca 1936 r. w sprawie uzupełnienia warunków technicznych dostawy kiszek gumowych do hamulców Westinghouse'a".

W warunkach technicznych dostawy kiszek gumowych do hamulców Westinghouse'a, zatwierdzonych dn. 27.I. 35 r. Nr. MZ. XI. 401/16 Druk P. K. P. Ser. Z Nr. 256, w Rozdziale „Wykonanie prób" w punkcie I — „próba na zginanie" — należy dodać co następuje:

„Próba ta nie ma zastosowania przy odbiorze kiszek wewnętrznej średnicy 35 mm. i zewnętrznej 51 mm.".

SPRAWY DRÓG KOŁOWYCH.

127.

Nr. D.R.-146-19/4 z dnia 23 kwietnia 1936 r. w sprawie obliczania wysokości opłaty koncesyjnej.

W związku z zapytaniem jednego z Urzędów Wojewódzkich co do sposobu obliczania opłat koncesyjnych, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że przy obliczaniu i pobieraniu opłat koncesyjnych, przewidzianych w § 41 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 821), należy kierować się następującemi wskazówkami:

1) W przypadku zmiany osoby koncesjonarjusza należy wydawać nowy dokument koncesyjny i pobierać opłatę według wyżej wskazanego rozporządzenia.

Niemniej jednak w przypadku gdy w skład Spółki weszły przedsiębiorstwa, które posiadały koncesje z terminem ważności późniejszym niż data wydania Spółce koncesji i o ile obsługiwane przez te dotychczasowe przedsiębiorstwa linje (obszary) zostały objęte koncesją Spółki, należy przy obliczaniu opłaty koncesyjnej, zmniejszyć wysokość tej opłaty o kwotę uiszczoną przez dotychczasowych koncesjonarjuszy, którzy wobec wejścia do Spółki zrzekli się posiadanych koncesyj pomimo, że ich termin ważności jeszcze nie upłynął.

2) W razie zmiany lub uzupełnienia warunków koncesji powodujących zwiększenie wymiaru rzeczonej opłaty, np. w razie zwiększenia ilości pojazdów mechanicznych lub długości linji w razie powiększenia obszaru koncesji i t. p. należy pobierać jedynie dopłatę w wysokości zwiększonej podstawy wymiaru oraz odpowiednią opłatę stemplową.

3) W razie zmiany lub uzupełnienia warunków koncesji, nie mających wpływu na wymiar opłaty koncesyjnej np. w razie przedłużenia terminu ważności koncesji, należy pobierać jedynie odpowiednią opłatę stemplową.

4) Za czynności urzędowe, związane z udzieleniem koncesyj linjowych, należy pobierać opłatę w wysokości 50 gr. od każdego kilometra odcinka drogi objętej koncesją, pomnożywszy tę opłatę przez ilość pojazdów, które na tym odcinku mają kursować (bez pojazdów rezerwowych i przyczepnych).

Należy zatem w każdym oddzielnym przypadku podzielić drogi, objęte koncesją, na linje wymienione w dokumencie koncesyjnym i obliczać należność za każdą linję oddzielnie.

Za podstawę obliczenia należy przyjmować długość dróg oraz ilość pojazdów, przeznaczonych do obsługiwania każdej z linji, zgodnie z warunkami, określonemi w dokumencie koncesyjnym.

Opłata za czynności urzędowe, związane z udzieleniem koncesji linjowej, osobowej lub towarowej, nie może wynosić mniej niż 50 złotych za wszystkie linje **objęte jedną koncesją.**

5) Od koncesyj obszarowych należy pobierać opłatę w wysokości 50 złotych od każdej tonny nośności pojazdu, z doliczeniem 25% jeżeli obszar wykracza poza jedno województwo, niezależnie od ilości województw, na które koncesja się rozciąga, przyczem obszar m. st. Warszawy należy uważać za obszar oddzielnego województwa.

6) Wszystkie powyższe opłaty powinny być pobierane bezpośrednio przed wydaniem dokumentu koncesyjnego.

Niniejszem uchyla się okólniki: z dnia 16 października 1934 r. Nr. DR-146-15/6, z dnia 28.IX. 1934 r. Nr. DR-146-15/1 i z dnia 8 marca 1935 r. Nr. DR-155-XVII/4 w tej samej sprawie.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 83398. 16.IV.36. 8800.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.658). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.